IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury**
  (nr 199)
  z dnia 21 czerwca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 199)

21 czerwca 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie realizacji projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Rurka** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami oraz **Adam Bandosz** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Bardzo serdecznie witam gospodarzy i zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie realizacji projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów”. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, przystępujemy więc do realizacji porządku dziennego.

Oddaję głos panu prezesowi.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Dzień dobry państwu. Chciałbym państwa bardzo serdecznie przywitać w budowanym Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Szanowni państwo, z dniem 1 stycznia prezes UTK przejmuje nową odpowiedzialność. Ta odpowiedzialność będzie polegała na przeprowadzaniu państwowych egzaminów dla kluczowej grupy z punktu widzenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, czyli dla maszynistów.

Proszę państwa, egzaminy te chcielibyśmy przeprowadzać właśnie w tym centrum. Pewnie istotna jest natomiast informacja o tym, że egzaminy będziemy przeprowadzali w sposób bardzo nowoczesny i innowacyjny. Będziemy drugim po Holandii państwem w Europie, które przy przeprowadzaniu egzaminów wykorzystuje bardzo nowoczesne symulatory. Symulatory te pozwalają na symulowanie sytuacji trudnych, które podczas procesu egzaminowania i podczas praktycznej jazdy, która zawsze odbywa się na pojeździe, na lokomotywie, na ogół po prostu nie mają miejsca.

To oczywiście pozwoli nam na pewną weryfikację wiedzy i umiejętności maszynistów. Albo będą zachowywali się zgodnie z obowiązującymi przepisami i zdadzą egzamin z wynikiem pozytywnym, albo niestety tego egzaminu nie przejdą. Ma to oczywiście kluczowe znaczenie i kluczowy wpływ na prowadzenie bezpiecznego ruchu kolejowego.

Proszę państwa, egzaminy te chcemy przeprowadzać w sposób nie tylko innowacyjny, ale również niezależny. Na liście prezesa UTK znajduje się dzisiaj 50 ośrodków, które szkolą maszynistów w całej Polsce. Dzisiaj ośrodki, które szkolą, przeprowadzają również egzaminy. Uważamy, że nie jest to w porządku. Stwierdziliśmy to zresztą nawet pod-

czas czynności nadzorczej, kiedy stwierdziliśmy, że zdawalność, jeżeli chodzi o egzamin na stanowisko maszynisty, w niektórych ośrodkach jest stuprocentowa. Budzi to nasze poważne wątpliwości.

Proszę państwa, chciałem powiedzieć, że nie robimy niczego nadzwyczajnego, jeżeli chodzi o przeprowadzenie egzaminów. W transporcie lotniczym, w żegludze morskiej, śródlądowej, w transporcie drogowym egzaminy są państwowe i na ogół przeprowadzają je właśnie niezależne instytucje. Jeżeli chodzi o system kolejowy, jeżeli chodzi o maszynistów, taką instytucją będzie od 1 stycznia 2023 r. prezes UTK.

Jest jeszcze jedna kwestia, na którą chciałbym zwrócić uwagę. W najbliższych dziesięciu latach z grupy zespołu maszynistów, których obecnie jest ok. 18 tys. – a chciałbym zwrócić uwagę, że są to tacy maszyniści, którzy posiadają licencje i świadectwa maszynisty, ale również tacy prowadzący pojazdy kolejowe, którzy posiadają prawa kierowania – aż 41% maszynistów przejdzie na emerytury z uwagi na wiek, na tzw. lukę pokoleniową. To oczywiście pokazuje, jak dużo w najbliższym okresie będzie przybywało do tego zespołu nowych kandydatów, nowych maszynistów. Proces niezależnej weryfikacji ma tutaj kluczowe znaczenie i – tak jak powiedziałem wcześniej – bardzo duży wpływ właśnie na bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Proszę państwa, powiem troszeczkę na temat ośrodka i tego, jak to wszystko będzie się odbywało po 1 stycznia 2023 r. Ośrodki, które w pewien sposób są nadzorowane przez prezesa UTK, w dalszym ciągu będą zajmowały się tym, do czego zostały powołane, czyli będą przeprowadzały szkolenie. Jeżeli natomiast chodzi o egzaminowanie, czyli przeprowadzanie egzaminów na licencję maszynisty, a potem egzaminów na świadectwo maszynisty, będzie to przeprowadzał prezes UTK.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną bardzo ważną kwestię, która jest związana z równoległym tworzeniem przez prezesa UTK Krajowego Rejestru Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe. W rejestrze tym będą znajdowały się wszystkie informacje o każdym maszyniście, zwłaszcza jeżeli chodzi o posiadane kwalifikacje i egzaminy zdane podczas całej historii zawodowej.

Oczywiście wszystko to stało się możliwe również dzięki państwu, dzięki zmianie wprowadzonej do ustawy o transporcie kolejowym i nałożeniu na prezesa UTK takiego obowiązku. Chciałbym też powiedzieć, że jeżeli chodzi o budowę samego ośrodka, jest to projekt POIiŚ, z którego korzystamy. Całkowita wartość projektu poprawy bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów to ponad 46 mln zł.

Szanowni państwo, cały nasz projekt będzie składał się z systemu teleinformatycznego. System teleinformatyczny to nie tylko kwalifikacje maszynistów. Jest to również system, który będzie umożliwiał nam przeprowadzanie egzaminów w sposób praktyczny i pisanie scenariuszy, które będą wdrażane podczas procesu egzaminacyjnego.

W tej chwili znajdujemy się właśnie na sali egzaminacyjnej. Ona nie jest jeszcze wyposażona w docelowy sposób. Chciałbym zwrócić uwagę, że sala ta dzieli się na dwie części. Nad nami znajdują się kamery. Na tej sali będzie przeprowadzany egzamin testowy i te kamery będą monitorowały również te osoby, które będą poddawane egzaminowi testowemu.

Proszę państwa, równolegle będzie można oczywiście prowadzić egzamin na symulatorach, o którym mówiłem. To pomieszczenie jest tak dźwiękoszczelne, że tego, co dzieje się na zewnątrz, w hali – a pracują tam symulatory – tu, w środku, w ogóle dzisiaj nie słychać. Proszę mi wierzyć – i nie będzie tego słychać.

Oczywiście chcemy we właściwy sposób zaopiekować się kandydatami na maszynistów, którzy będą do nas przyjeżdżali z całej Polski. Potem, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, oprowadzę państwa po całym obiekcie. Zresztą będziecie państwo mogli również wejść do symulatorów, będziecie mogli poprowadzić pociąg, zobaczycie państwo, jakie są to doznania. Uważamy, że odczucia, które są w kabinie maszynistów w symulatorze, są prawie w skali jeden do jednego, czyli będziecie państwo czuli się jak maszyniści, którzy prowadzą pociąg. Minie już stres, który związany jest z egzaminem. Państwo nie będziecie poddawani egzaminowi. Jest to dla nas bardzo ważne, dlatego pewne sale, które będziemy przygotowywać dla kandydatów, którzy będą przyjeżdżać z całej Polski,

będą bardzo wygodne. Będzie tu całe zaplecze socjalne, każdy będzie mógł usiąść, odprężyć się, odpocząć przed egzaminem, będzie mógł również zrobić sobie kawę, herbatę, zdjęcie, a my będziemy starać się, żeby był bardzo fajnie obsłużony.

Proszę państwa, bardzo ważną informacją jest również to, że jeżeli chodzi o nasze aplikacje informatyczne, będziemy podłączeni do tzw. węzła krajowego, co oczywiście związane jest nie tylko z pewnym przygotowaniem, ale także ze sferą materialną, o której również za chwileczkę wspomnę.

Mniej więcej tak będą wyglądały stanowiska do obsługi kandydatów. Będą w dużej sali, którą za chwilę państwu zaprezentuję. Ona nie jest jeszcze doposażona, ale do końca roku z całą pewnością uda nam się to zrobić. Tutaj jest wygodna poczekalnia, o której wspominałem, bo musi być taki czas, kiedy kandydat będzie mógł się odprężyć i do tego egzaminu przygotować.

Proszę państwa, w centrum oczywiście będą znajdowały się jeszcze pomieszczenia biurowe, w których będą zatrudnieni pracownicy UTK. W tej chwili wywołujemy zmianę w statucie UTK. Zmiana ta polega na tym, że tworzymy nową komórkę. Będzie to właśnie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Na początku będzie tu zatrudnionych ok. 15 pracowników. Ci pracownicy to egzaminatorzy. Będą to osoby, które będą zajmowały się tzw. sferą obsługową i sferą administracyjną.

Chciałbym powiedzieć troszeczkę na temat systemu teleinformatycznego. Rejestr będzie spełniał wymogi państwowej aplikacji informatycznej. W tym jednym miejscu zgromadzimy pełne informacje o uprawnieniach w zakresie prowadzenia pojazdów kolejowych każdego kandydata na maszynistę, ale nie tylko kandydata na maszynistę. Zostaną wprowadzone dane wszystkich 18 tys. maszynistów, będzie, tak jak wcześniej powiedziałem, cały przebieg kariery zawodowej każdego maszynisty. Proszę państwa, ten system pozwoli na przeprowadzenie egzaminów teoretycznych oraz będzie tzw. wsparciem dla prowadzenia egzaminów na symulatorze i egzaminów praktycznych.

Ważną informacją jest również to, że do rejestru będą mieli dostęp wszyscy zainteresowani przewoźnicy kolejowi i wszyscy zarządcy infrastruktury. Wiedzę o przebiegu kariery i o posiadanych kwalifikacjach przewoźnicy, zarządcy będą mogli czerpać właśnie poprzez stronę maszynista.gov.pl.

Na tym slajdzie chciałbym tylko zwrócić państwa uwagę na to, ile trwa tworzenie takiej aplikacji informatycznej, która docelowo jest podłączona do węzła krajowego. Zaczęliśmy w 2018 r., w 2022 r., czyli na koniec roku, będziemy mieli gotową aplikację. Chciałbym zwrócić uwagę, że ten proces to prawie cztery lata bardzo ciężkiej pracy.

Na tym slajdzie chciałbym państwu pokazać, ile taki system teleinformatyczny musi spełnić wymagań, które wynikają z trzech ustaw i które wynikają tak naprawdę z sześciu rozporządzeń. Dochodzą do tego jeszcze przepisy resortowe w zakresie bezpieczeństwa informacji przy integracji systemu rejestru państwowego.

Proszę państwa, jak będę państwa oprowadzał, powiem może, jak zabezpieczone są te systemy informatyczne. Tu jest serwerownia. Widać ją na zewnątrz. To jest duża szafa, mogę powiedzieć, że pancerna, która jest odporna na pożary, na wybuchy, ma zabezpieczenia kryptograficzne. To wszystko jest oczywiście po to, żeby ktoś niepowołany z cyberprzestrzeni nie robił nam różnych dziwnych rzeczy.

Powiem teraz trochę na temat symulatorów. Za oknami widzicie państwo trzy symulatory. Egzaminy będziemy przeprowadzali właśnie na tych symulatorach. Symulatory te spełniają tzw. standardy technicznych specyfikacji interoperacyjności, ale spełniają również standardy karty UIC 651, czyli są to standardowe pulpity pojazdów, które są zbudowane na podstawie obowiązujących przepisów. Symulator pierwszy z lewej, który jest oznaczony cyferką jeden, to symulator nowoczesnego napędowego pojazdu elektrycznego.

Drugi symulator, którego może troszeczkę państwo widzicie, to odwzorowanie elektrycznego zespołu trakcyjnego. Kabina również jest charakterystyczna dla każdego elektrycznego pojazdu trakcyjnego. Charakteryzuje się ona m.in. tym, że siedzisko maszynisty znajduje się na środku kabiny.

Z ostatniego symulatora dzisiaj niestety nie będziecie państwo korzystali z uwagi na to, że jest on serwisowany. Tak jak powiedziałem, jesteśmy w okresie rozruchu.

Dostrzegaliśmy tutaj pewne problemy. Problemy te tak naprawdę związane były z tym, że jest to lokomotywa, która odzwierciedla lokomotywę manewrową 6Dg. Jest to stara lokomotywa SM42, ale po modernizacji tych lokomotyw największa praca manewrowa wykonywana jest przez tę lokomotywę, a ponieważ jest po modernizacji, ma widoczność 360 stopni. Jak całą tę przestrzeń pokryliśmy ekranami, okazało się, że klimatyzacja, która jest w środku każdego symulatora, nie jest w stanie na tyle obniżyć temperatury, żeby w środku było komfortowo – z uwagi na ekrany, które trzeba było wymienić, żeby emitowały mniejszą temperaturę.

Oczywiście dwa pozostałe symulatory są dostępne. Proszę zwrócić uwagę, że te symulatory cały czas pracują. Mają podnośniki hydrauliczne, czyli jak będziecie państwo w środku, będziecie mogli przeżywać doznania, które są bardzo charakterystyczne, jeżeli chodzi o pracę maszynisty. Chodziło nam przede wszystkim o to, żeby prowadząc taki pojazd, maszynista czuł się jak w rzeczywistej kabinie maszynisty, jak podczas egzaminu praktycznego, który odbywa się już na pojeździe trakcyjnym.

Proszę państwa, z pewną dumą chciałbym się pochwalić. Mamy 5 tys. odwzorowanych tras kolejowych, a cała sieć kolejowa to ok. 19 tys. km linii, czyli mamy odwzorowaną ponad jedną czwartą linii, co oczywiście pozwala nam na to, żeby przeprowadzać egzamin w stosunku do każdego maszynisty zatrudnionego na całej sieci kolejowej, dlatego że my te trasy po prostu posiadamy. Z 50 ośrodków, o których mówiłem, z ośrodków, które również posiadają symulatory, nie ma dzisiaj drugiego takiego ośrodka. W ogóle uważam, że łącznie wszystkie one nie mają odwzorowanych tylu kilometrów linii kolejowych. Tak jak powiedziałem, symulator lokomotywy elektrycznej, symulator elektrycznego zespołu trakcyjnego i lokomotywy manewrowej pozwalają nam na przeprowadzenie egzaminów w stosunku do wszystkich kandydatów na maszynistę, oczywiście poprzez licencję i świadectwo maszynisty.

Jeżeli chodzi o etap, na którym obecnie się znajdujemy– to, co jest po lewej stronie, zostało już zrealizowane. Powiem może tylko o tym, co przed nami. W tej chwili wspólnie z kolegami z Ministerstwa Infrastruktury pracujemy nad stworzeniem do ustawy tzw. rozporządzeń okołoustawowych. Finalizujemy te rozporządzenia. Przed nami oczywiście aranżacja stanowisk biurowych, stanowisk obsługowych. Zrobimy to do końca roku. Cały czas budujemy oprogramowanie do systemu informatycznego ds. monitorowania maszynistów, maszynista.gov.pl. Oczywiście testujemy również dostarczone trasy poszczególnych linii kolejowych. W tej chwili odbywa się kalibracja symulatorów i odbiór kompletu tras linii kolejowych.

A to, proszę państwa, jest zespół, który od kilku lat tworzy Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Kończąc i jeszcze raz dziękując państwu, że zechcieliście do nas przyjechać i zobaczyć, jak wyglądają przygotowania do przeprowadzania państwowego egzaminu na stanowisko maszynisty, bardzo się cieszę, że możemy się z państwem podzielić tą wiedzą. Na zakończenie zaproponowałbym panu przewodniczącemu i Wysokiej Komisji praktyczne zwiedzanie tego ośrodka i przede wszystkim zademonstrowanie pracy samych symulatorów, na czym szczególnie nam zależy.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Powinienem otworzyć dyskusję, ale myślę, że przychylimy się do propozycji pana prezesa, żeby nie przegadywać spotkania, tylko obejrzeć, co tak naprawdę tu się znajduje. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu wobec takiego procedowania, wówczas podążylibyśmy za panem prezesem. Sprzeciwu nie słyszę, w związku z czym idziemy dalej.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Proszę państwa, oddałbym głos panu dyrektorowi Piotrowi Combikowi. Pan dyrektor Piotr Combik jest kierownikiem całego projektu. On ma pomysł, jak nas fajnie podzielić, żeby przeprowadzić ten proces w bardzo efektywny sposób. Piotrze, podzielilibyśmy się na dwie grupy. Jedna grupa poszłaby na symulatory, druga grupa poszłaby ze mną. Za chwilę wjedzie tutaj catering, więc wrócimy, będzie można zrobić kawę, herbatę. Będzie można również coś przekąsić. To spowoduje, że cały ten proces będzie dosyć

sprawny i przez trzy do pięciu minut każdy z państwa będzie mógł taką lokomotywę poprowadzić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To oficjalnie zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.